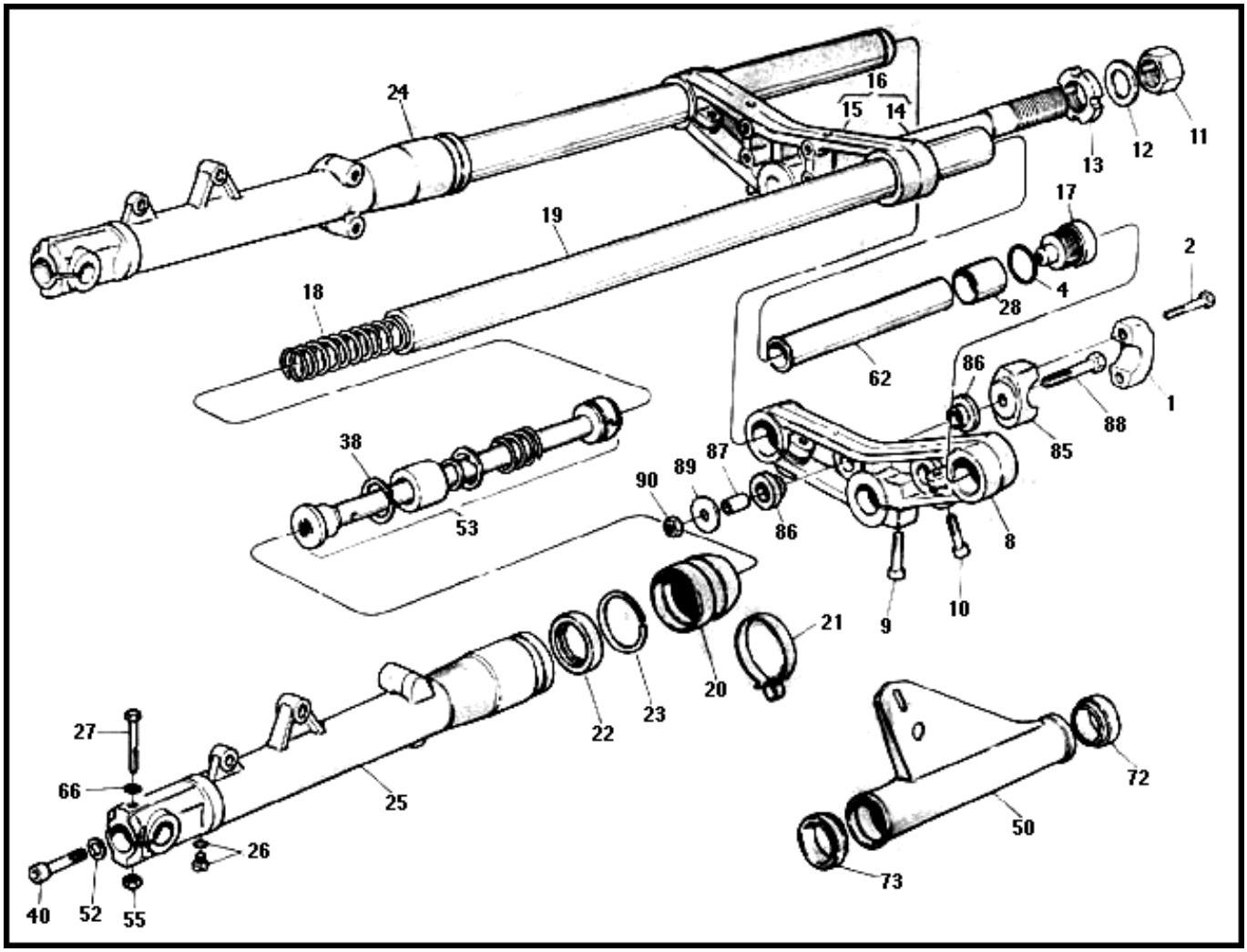
FOURCHES MARZOCCHI

MODÈLES “E”, “L” ET “S”

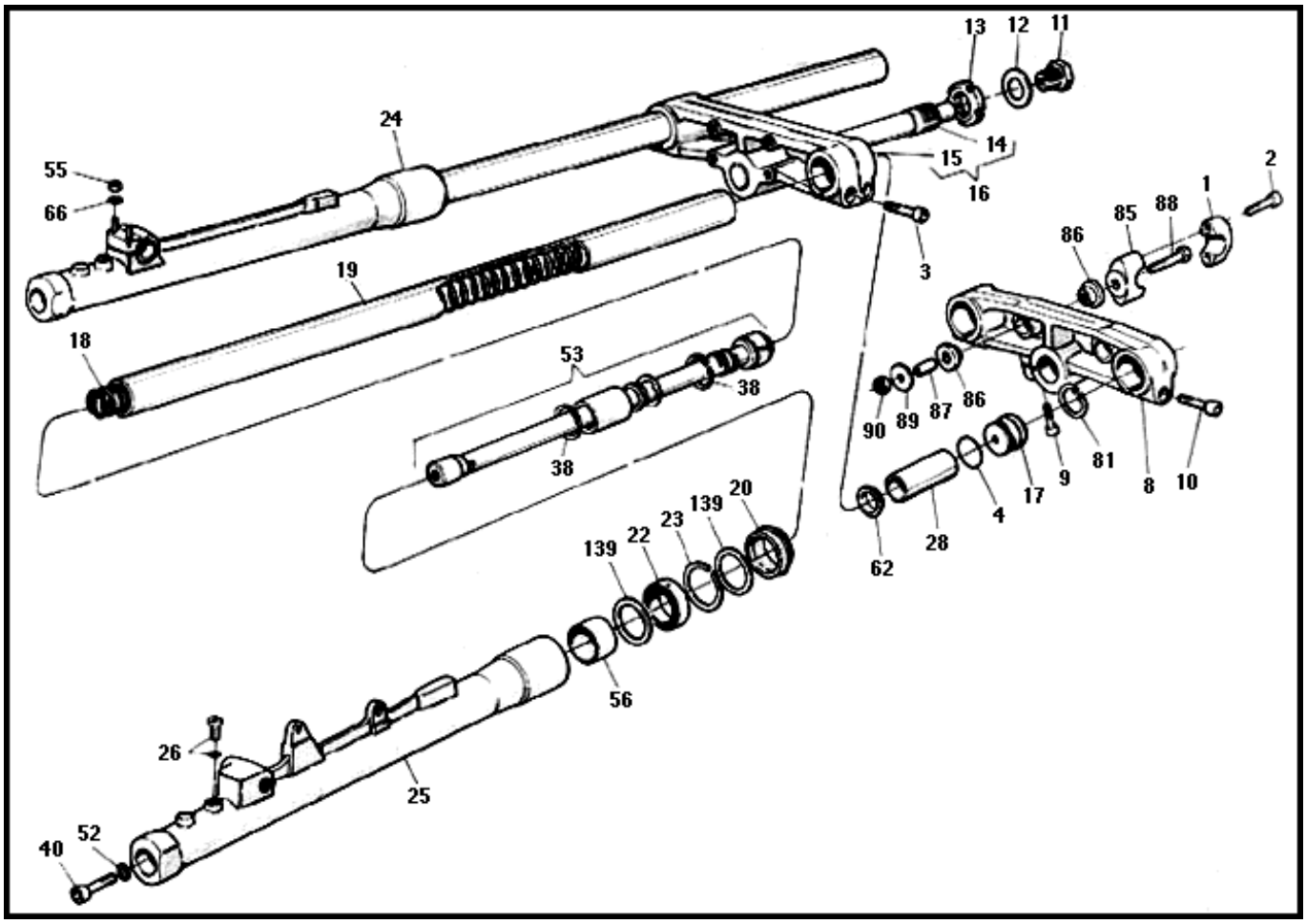
ÉCLATÉS

ENTRETIEN



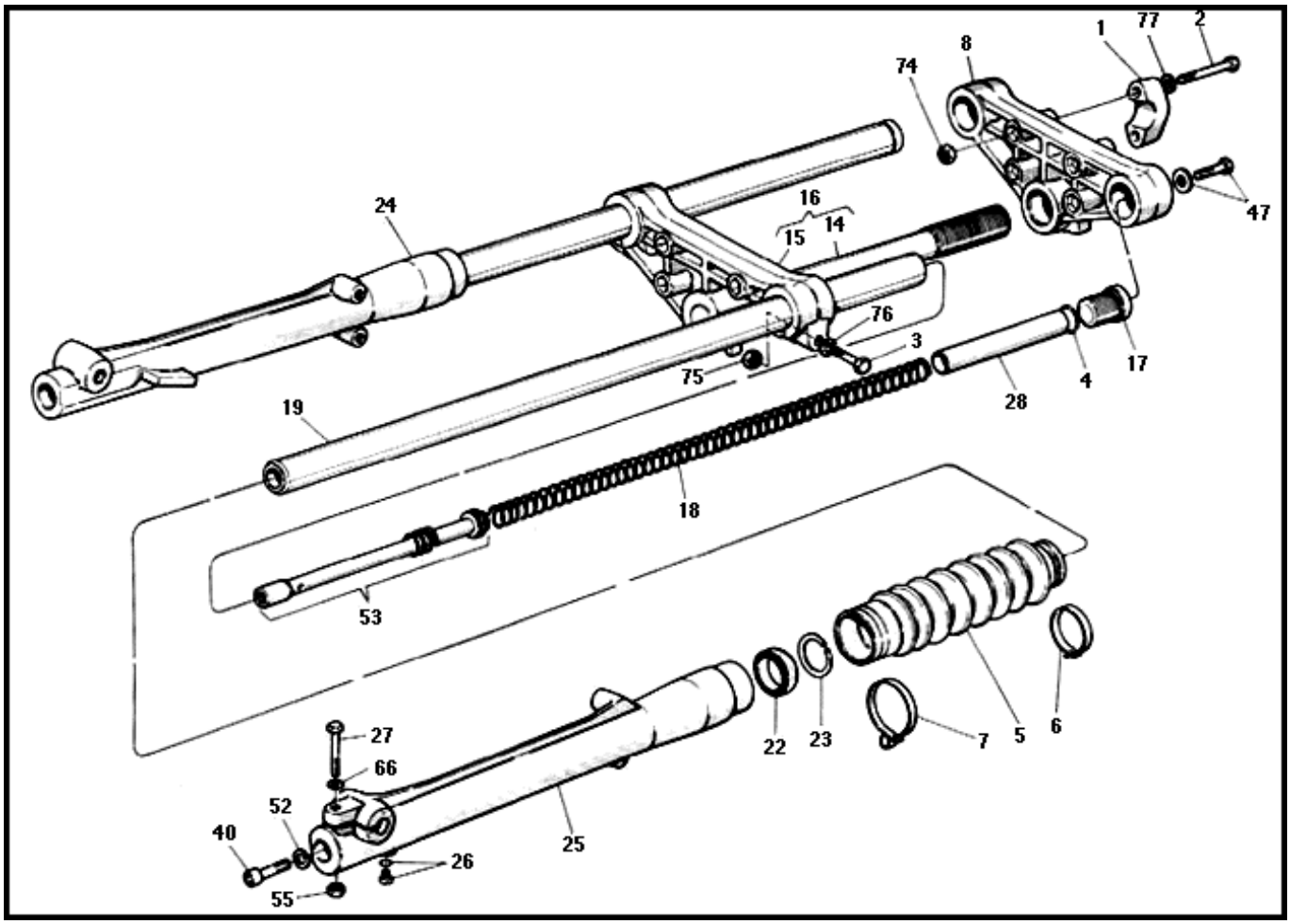
COMPONENTI - SPARE PARTS - PARTS LIST : MOD. "S"

N°	Descrizione - Description	N°	Descrizione - Description
01	Morsetto manubrio - Handlebar clamp - Pontet	25	Portaruota Sx compl. - L. slider assy - Fourreau G
02	Vite morsetto - Clamp screw - Vis de pontet	26	Vite con OR - Screw & O-ring - Vis et joint torique
04	O-Ring - Joint torique	27	Vite - Screw - Vis
08	Testa - Upper yoke - T supérieur	28	Precarica - Pre-load sleeve - Bague de précharge
09	Vite - Screw - Vis	38	Anello di fermo - Stop ring - Circlip
10	Vite - Screw - Vis	40	Vite - Screw - Vis
11	Dado cannotto - Stem nut - Écrou de direction	50	Portafaro - Lamp braket - Potence de phare
12	Rondella - Washer - Rondelle	52	Guarnizione - Washer - Rondelle joint
13	Ghiera - Ring nut - Écrou à créneau	53	Gruppo ammortizzante - Damping unit - Amortisseur
14	Cannotto - Stem - Colonne de direction	55	Dado - Nut - Écrou
15	Base - Lower yoke - T inférieur	62	Guidamolla - Spring guide - Guide ressort
16	Base con cannotto - Lower yoke & stem unit - T inférieur & colonne de direction	66	Rondella - Washer - Rondelle
17	Tappo - Plug - Bouchon supérieur	72	Guarnizione sup. portafaro - Upper lamp bracket basket - Joint de potence supérieur
18	Molla - Spring - Ressort	73	Guarnizione inf. portafaro - Lower lamp bracket basket - Joint de potence inférieur
19	Tubo portante - Stanchion tube - Tube de fourche	85	Sottomorsetto - Clamp base - Support de guidon
20	Raschiapolvere - Dust seal - Cache-poussière	86	Supporti in gomma - Rubber supports - Supports caoutchouc
21	Passafilo - Wire guide - Passe-câble	87	Tubetto - Sleeve - Douille
22	Anello di tenuta - Oil seal - Joint spi	88	Vite - Screw - Vis
23	Anello di fermo - Stop ring - Circlip	89	Rondella - Washer - Rondelle
24	Portaruota Dx compl. - R. slider assy - Fourreau D	90	Dado - Nut - Écrou



COMPONENTI - SPARE PARTS - PARTS LIST : MOD. "L"

N°	Descrizione - Description	N°	Descrizione - Description
01	Morsetto manubrio - Handlebar clamp - Pontet	26	Vite con OR - Screw & O-ring - Vis et joint torique
02	Vite morsetto - Clamp screw - Vis de pontet	28	Precarica - Pre-load sleeve - Bague de précharge
03	Vite - Screw - Vis	38	Anello di fermo - Stop ring - Circlip
04	O-Ring - Joint torique	40	Vite - Screw - Vis
08	Testa - Upper yoke - T supérieur	52	Guarnizione - Washer - Rondelle joint
09	Vite - Screw - Vis	53	Gruppo ammortizzante - Damping unit - Amortisseur
10	Vite - Screw - Vis	55	Dado - Nut - Écrou
11	Dado cannotto - Stem nut - Écrou de direction	56	Boccola superiore - Upper bushing - Douille supérieure
12	Rondella - Washer - Rondelle	62	Guidamolla - Spring guide - Guide ressort
13	Ghiera - Ring nut - Écrou à créneau	66	Rondella - Washer - Rondelle
14	Cannotto - Stem - Colonne de direction	81	Anello di fermo - Stop ring - Circlip
15	Base - Lower yoke - T inférieur	85	Sottomorsetto - Clamp base - Support de guidon
16	Base con cannotto - Lower yoke & stem unit - T inférieur & colonne de direction	86	Supporti in gomma - Rubber supports - Supports caoutchouc
17	Tappo - Plug - Bouchon supérieur	87	Tubetto - Sleeve - Douille
18	Molla - Spring - Ressort	88	Vite - Screw - Vis
19	Tubo portante - Stanchion tube - Tube de fourche	89	Rondella - Washer - Rondelle
20	Raschiapolvere - Dust seal - Cache-poussière	90	Dado - Nut - Écrou
22	Anello di tenuta - Oil seal - Joint spi	139	Rondella - Washer - Rondelle
23	Anello di fermo - Stop ring - Circlip		
24	Portaruota Dx compl. - R. slider assy - Fourreau D		
25	Portaruota Sx compl. - L. slider assy - Fourreau G		



COMPONENTI - SPARE PARTS - PARTS LIST : MOD. "E"

N°	Descrizione - Description	N°	Descrizione - Description
01	Morsetto manubrio - Handlebar clamp - Pontet	47	Vite - Screw - Vis
02	Vite morsetto - Clamp screw - Vis de pontet	52	Guarnizione - Washer - Rondelle joint
03	Vite - Screw - Vis	53	Gruppo ammortizzante - Damping unit - Amortisseur
04	O-Ring - Joint torique	55	Dado - Nut - Écrou
05	Soffietto - Fork boot - Soufflet	66	Rondella - Washer - Rondelle
06	Ferma soffieto sup. - Upper clip - Collier supérieur	74	Dado - Nut - Écrou
07	Ferma soffieto inf. - Lower clip - Collier inférieur	75	Dado - Nut - Écrou
08	Testa - Upper yoke - T supérieur	76	Rondella - Washer - Rondelle
14	Cannotto - Stem - Colonne de direction	77	Rondella - Washer - Rondelle
15	Base - Lower yoke - T inférieur		
16	Base con cannotto - Lower yoke & stem unit - T inférieur & colonne de direction		
17	Tappo - Plug - Bouchon supérieur		
18	Molla - Spring - Ressort		
19	Tubo portante - Stanchion tube - Tube de fourche		
22	Anello di tenuta - Oil seal - Joint spi		
23	Anello di fermo - Stop ring - Circlip		
24	Portaruota Dx compl. - R. slider assy - Fourreau D		
25	Portaruota Sx compl. - L. slider assy - Fourreau G		
26	Vite con OR - Screw & O-ring - Vis et joint torique		
27	Vite - Screw - Vis		
28	Precarica - Pre-load sleeve - Bague de précharge		
40	Vite - Screw - Vis		

ENTRETIEN

Les illustrations et descriptions de cette brochure sont fournies à titre indicatif. La maison se réserve le droit d'apporter aux produits, à n'importe quel moment et sans préavis, toutes les modifications utiles à leur amélioration, ou n'importe quelle nécessité de caractère constructif et commercial.

FIGURE 1

Afin d'effectuer l'entretien, il faut ôter la fourche de la direction.
Pour cela, ôter l'étrier de frein, dévisser les écrous (B) puis l'écrou (A) et extraire l'axe de roues.
Desserrer les 4 vis (C) et extraire les tubes de fourche.

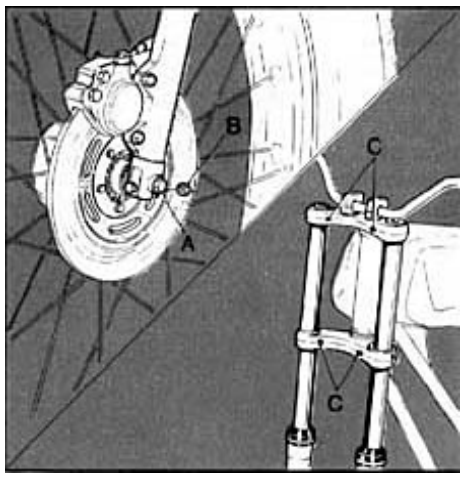


FIGURE 2

Dévisser le bouchon (17) avec la clé spéciale : pour cette opération il est conseillé de fixer le tube dans un étau pourvu de mordaches.

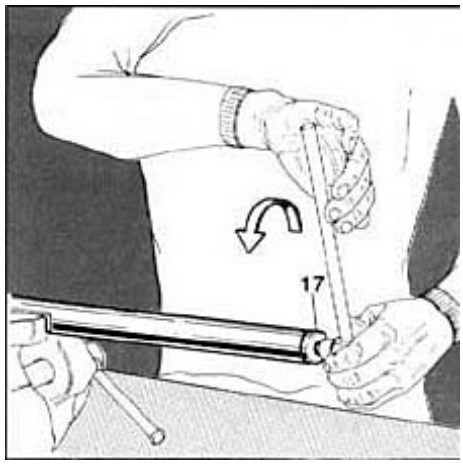


FIGURE 3

Enlever maintenant le tube de précharge (28) éventuel, le guide-ressort (62) et le ressort (18).
Lorsqu'on enlève ce dernier, il est conseillé de le faire tourner sur lui-même pour que l'huile s'écoule dans le fourreau.

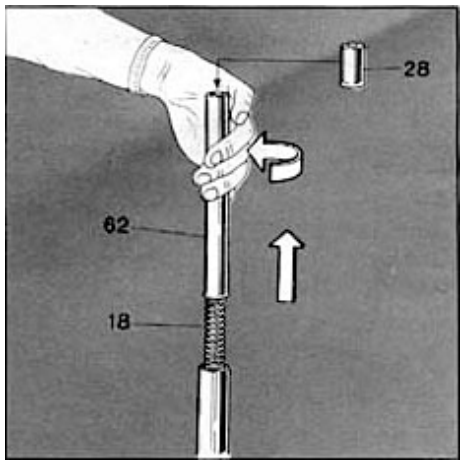


FIGURE 4

Éliminer complètement l'huile contenue dans le tube en pompant comme indiqué par les flèches sur l'illustration.

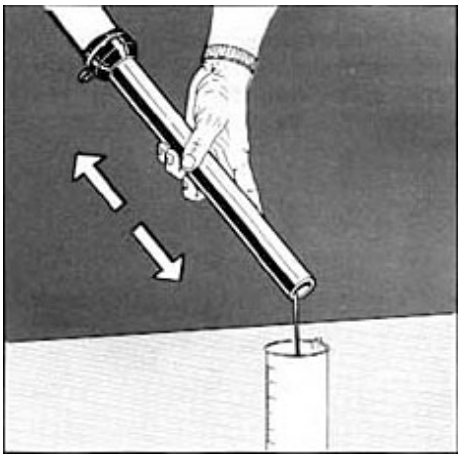


FIGURE 5

Dévisser la vis (40) de fond de fourreau avec la clé spéciale (ref 6-40) ou bien une clé hexagonale à l'aide d'une contre-pointe fixée dans un étau et insérée tout au fond du fourreau.
Au cours de cette opération, il faut exercer une forte pression sur la contre-pointe afin d'éviter la rotation de la tige et donc son endommagement.
Si le groupe amortisseur est très serré et qu'on arrive pas à le dévisser, insérer l'axe de roue dans le fourreau et débloquer. Ensuite faire pression sur la contre-pointe de façon à desserrer la vis.
Si une contre-pointe n'est pas disponible, on peut se servir de n'importe quelle tige qui peut entrer dans le fourreau et agir sur le groupe amortisseur intérieur.

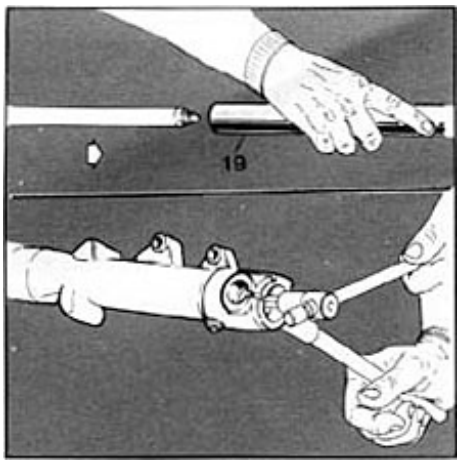


FIGURE 6

Ôter le cache-poussière.

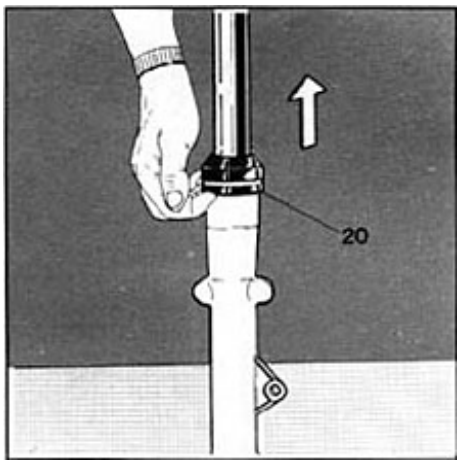
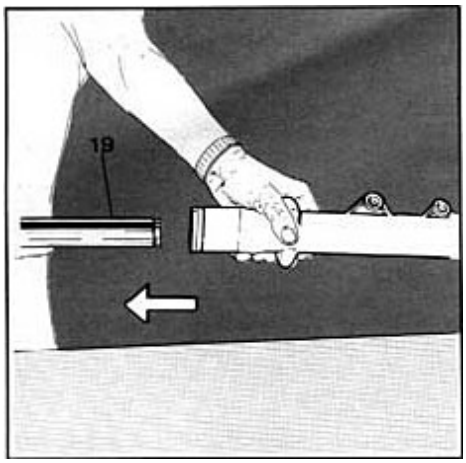


FIGURE 7

Ôter avec précaution le tube (19) du fourreau.



RÉVISION ET REMPLACEMENT DES JOINTS SPI

FIGURE 8

Pour enlever le joint Spi (22) du fourreau, il faut enlever le clips (23) avec un tournevis.

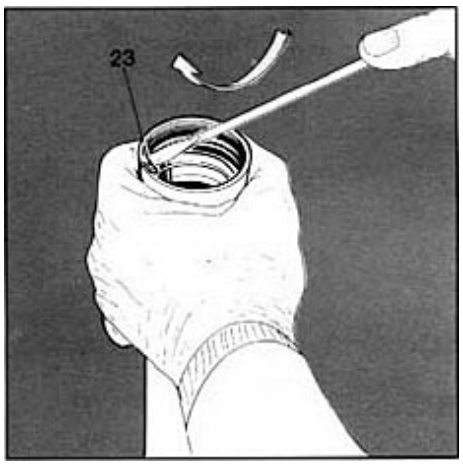


FIGURE 9

Pour ôter le joint spi (22), il est conseillé de protéger le bord du fourreau avec une bague spéciale (réf. 8).
Avec un tournevis, faire pression sous le joint afin de l'extraire. Ne pas endommager le siège du joint sur le fourreau.

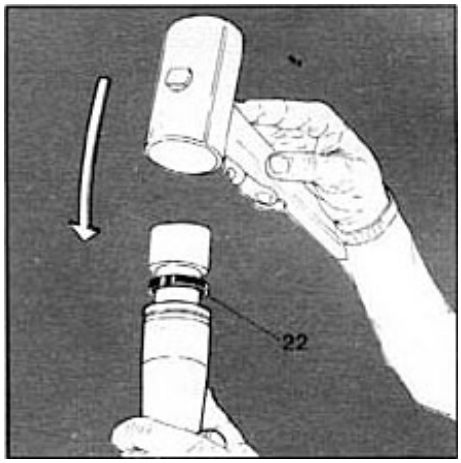
Avant de remonter un joint neuf, nettoyer l'intérieur du fourreau avec de l'essence propre ou autre diluant similaire non corrosif.

FIGURE 10

Pour remonter plus facilement le joint spi, lubrifier le siège.

Ensuite, insérer le joint d'étanchéité (22) sur un guide (ref 19) et le pousser jusqu'à la butée avec un maillet.

Insérer le clips (23).



REMPLACEMENT DE L'ÉLÉMENT AMORTISSEUR ET DU TUBE

FIGURE 11

Pour les fourches "L" et "S" l'extraction se fait par le bas.
Pour les fourches "E", l'extraction se fait par le haut.

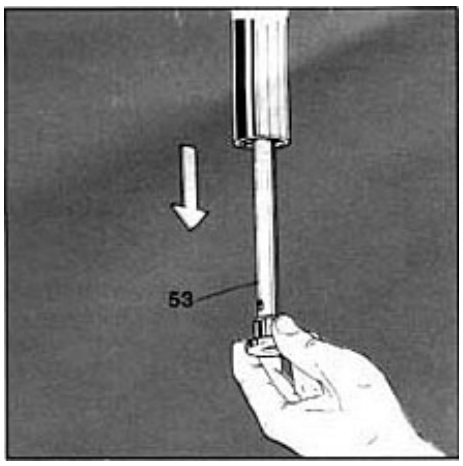


FIGURE 12

Ôter le circlip (38) et extraire l'élément amortisseur.

Contrôler l'usure des composants et remplacer si nécessaire.

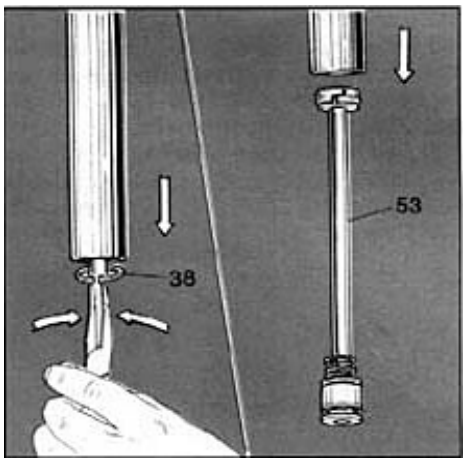
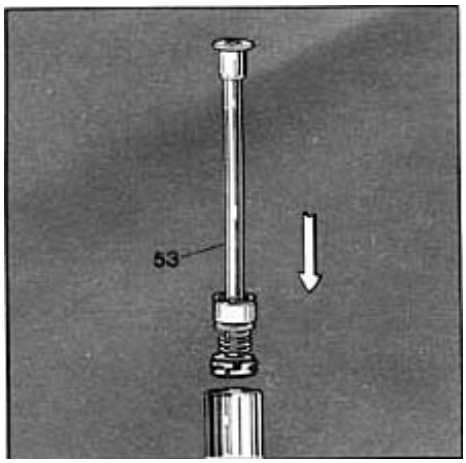


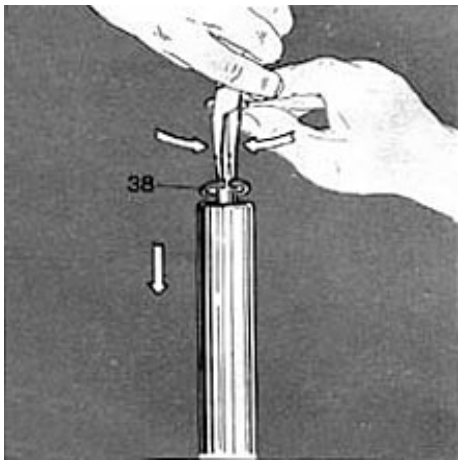
FIGURE 13



Avant de remonter, nettoyer tous les composants de l'élément amortisseur et le tube.

Insérer l'élément amortisseur (53) dans le tube (coté inférieur pour fourche "L" et "S", coté supérieur pour fourche "E") avec soin pour ne pas endommager la surface de travail du segment et jusqu'à la butée.

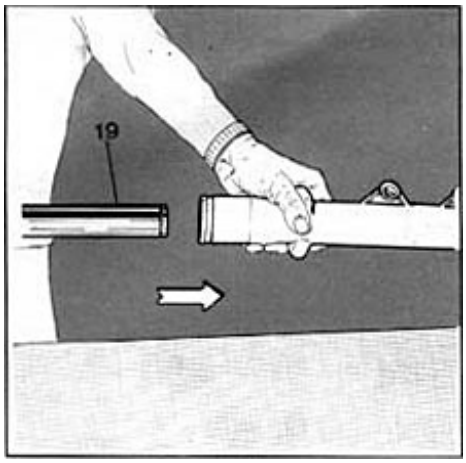
FIGURE 14



Placer le circlip (38).

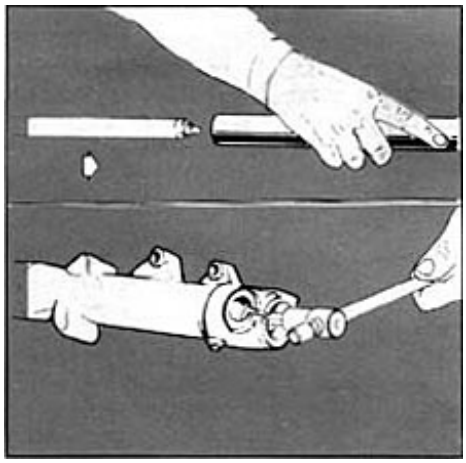
REMONTAGE

FIGURE 15



Le fourreau étant équipé du joint spi et du circlip et le tube étant équipé de l'élément amortisseur, insérer le tube (19) dans le fourreau et le pousser jusqu'à la butée.

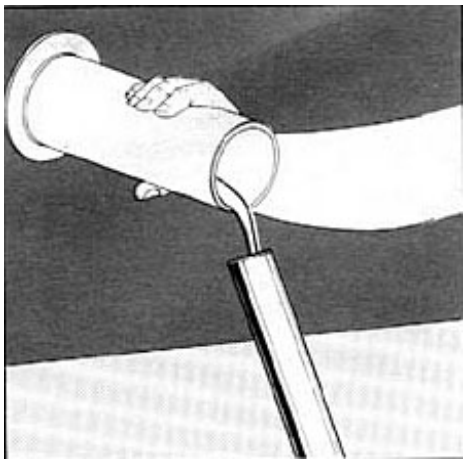
FIGURE 16



Insérer la contre-pointe utilisée pour le démontage (fig. 5) dans le tube et à l'aide de la clé (ref 6-40) visser à fond la vis (40). Lors de cette opération, tourner le tube pour éviter une erreur de montage.
Il est nécessaire d'exercer une forte pression sur la contre-pointe pour éviter que la tige s'endommage lors de la rotation.

Après serrage, si le tube ne tourne pas librement dans le fourreau, il faut refaire le montage.

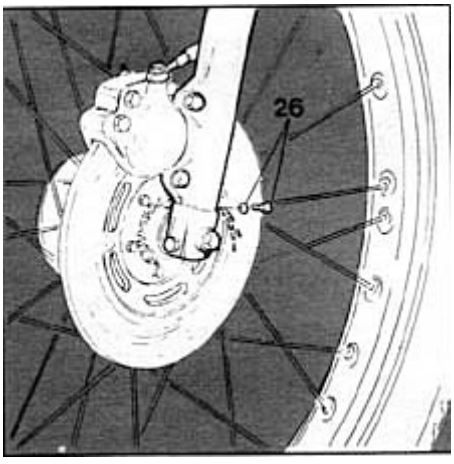
FIGURE 17



Verser l'huile dans le tube selon les quantités indiquées dans le tableau ci-dessous.
Une fois le tube rempli, effectuer quelques pompages sans faire bouger le fourreau.

Course		100	120	130	140	160	180	190	200	210	220	240	260	280	300
Diamètre du tube	**28**	95	120	130	130	150	160								
	30		140		160	180									
	32		150		180	190			220		240				
	35	150	165		220			260							
	38									400					
	40									400			460		190

FIGURE 18



Si l'on veut effectuer la vidange de la fourche sans la démonter, il faut ôter la vis (26) avec joint torique et pomper sur la fourche pour évacuer l'huile.

Si l'huile vidangée est très sale, nettoyer l'intérieur en introduisant une huile très fluide après avoir remonter la vis de vidange. Pomper plusieurs fois et vidanger à nouveau.

Remonter la vis de vidange et son joint, ôter le bouchon (17) comme indiqué figure 2 et verser la quantité nécessaire.
Revisser le bouchon (17).

FIGURE 19

Insérer le ressort (18), le guide de ressort (62) et le tube de précharge (28) après les avoir soigneusement nettoyés.
Si le ressort est à pas variable, les spires serrées doivent être en haut.

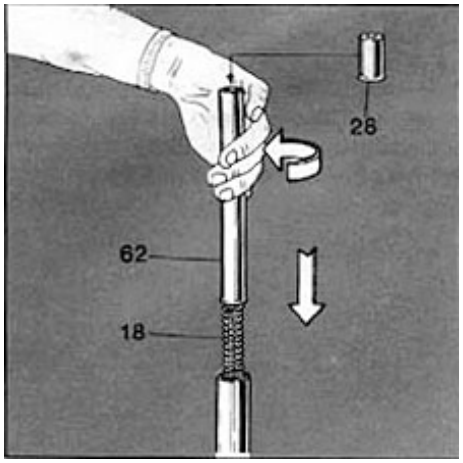


FIGURE 20

Revisser le bouchon (17) avec la clé spéciale et insérer le cache-poussière en caoutchouc.

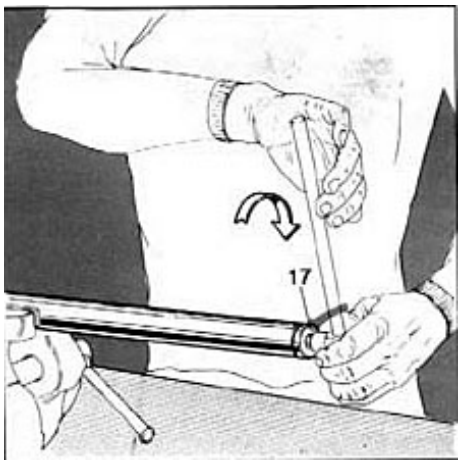
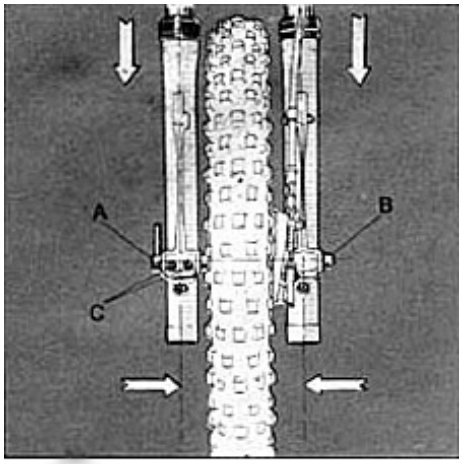
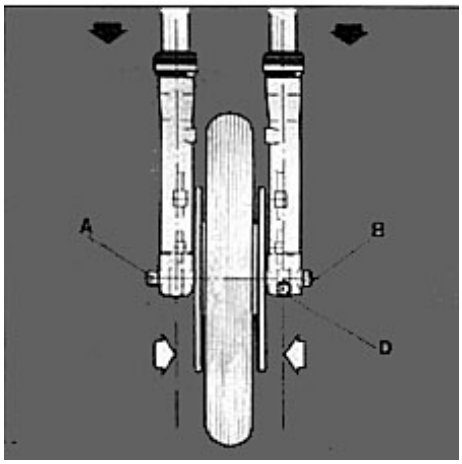


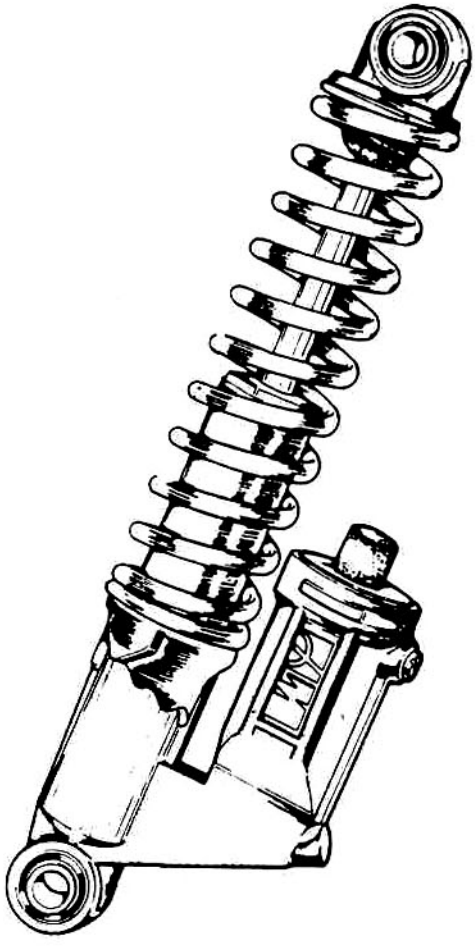
FIGURE 21

Lors de la pose des tubes de fourche, prendre soin au montage de l'axe (A) pour éviter tout désaxement.

- Insérer l'axe (A) et bloquer un peu avec l'écrou (B).
- Faire quelques pompages de façon que les tubes de fourche soient parallèles
- Bloquer alors l'écrou (B) et serrer les écrous (C) pour le modèle "L" ou les vis (D) pour les modèles "S" et "E".







AG. Strada

ISTRUZIONI PER L'USO E LA MANUTENZIONE
INSTRUCTIONS FOR USE AND MAINTENANCE
INSTRUCTIONS POUR L'EMPLOI ET L'ENTRETIEN
INSTRUCCIONES PARA EL USO Y LA MANUTENCIÓN
GEBRAUCHS- UND WARTUNGSANLEITUNG

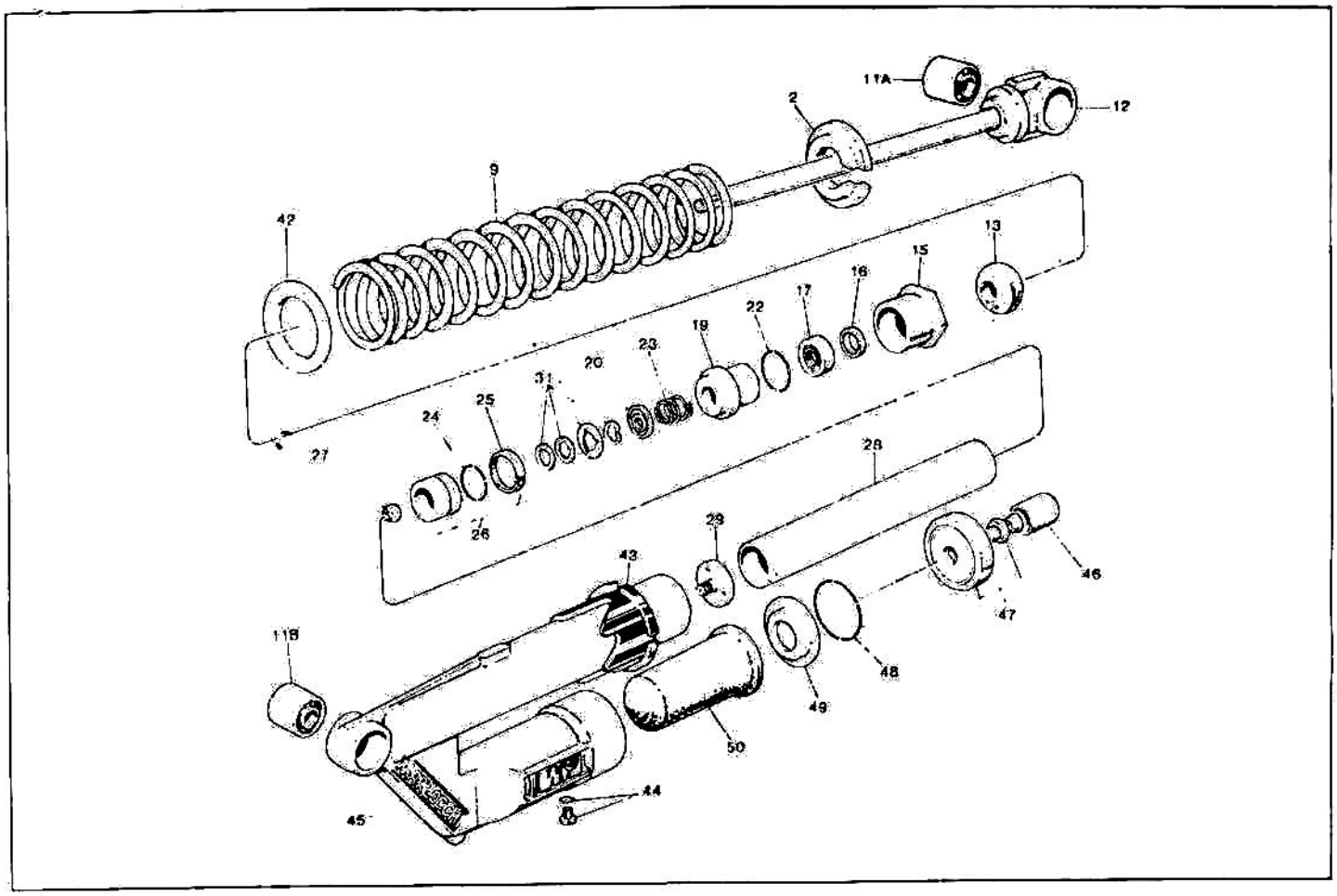
4/80

MARZOCCHI

MARZOCCHI SUSPENSIONS SINCE 1949

MARZOCCHI S.p.A.
Via Grazia, 2 - 40069 Lavino di Zola Predosa - (Bologna) - Italy

COMPANY OF MARZOCCHI GROUP ADVANCED HIGH TECHNOLOGY



Componenti - Spare parts

Rif.	Descrizione - Description	Rif.	Descrizione - Description
02	Anello porta molla - Spring retainer	46	Cappuccio valvola - Valve cap
09	Molla - Spring	47	Tappo con valvola - Cap with valve
11A	Snodo occhio - Eyelet bushing	48	Anello OR - O-ring
11B	Snodo custodia - Shock body bushing	49	Scodellino polmone - Bladder cup
12	Asta con occhio - Damper rod	50	Polmone - Bladder
13	Paracolpi - Buffer		
15	Tappo custodia - Shock body plug		
16	Raschiapolvere - Dust seal		
17	Anello di tenuta - Oil seal		
19	Boccola di guida - Pilot boss		
20	Anello sup. pistone - Upper piston ring		
22	Anello OR - O-ring		
23	Contromolla - Rebound spring		
24	OR sottosegmento - Piston O-ring		
25	Segmento - Piston ring		
26	Pistone - Piston		
27	Dado - Nut		
28	Cilindro - Cylinder		
29	Valvola di fondo - Foot valve		
31	Serie lamelle - Damper washer set		
43	Registro molla - Spring adjuster		
44	Vite con OR - Screw and O-ring		
45	Custodia - Shock body		

The AG STRADA shock absorber achieves the correct balance between comfort and stable road holding. It has ended the problems of «traditional» shock absorbers, which, due to the combination of air and oil as components, generate small bubbles, and produce a foam-like substance provoked by jolting (aeration). Aeration results in a considerable loss of damping features: therefore the need for the AG STRADA.
This shock absorber is constructed from high grade alluminium alloy, and comprises an oil filled dual cylinder chamber and an air compensating chamber.
The construction of the shock absorber allows for the air chamber to absorb the volume of oil displaced by the damper rod when under compression. Having the oil and air separate avoids the problem of aeration thus allowing the damping valve to perform correctly at all times.

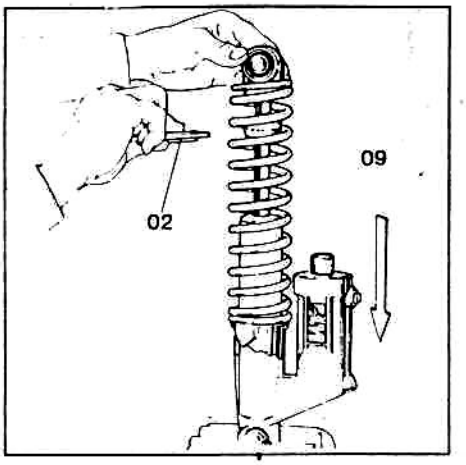


FIG. 1
Release spring (09) by pressing it down. Take off the spring retainer (02).

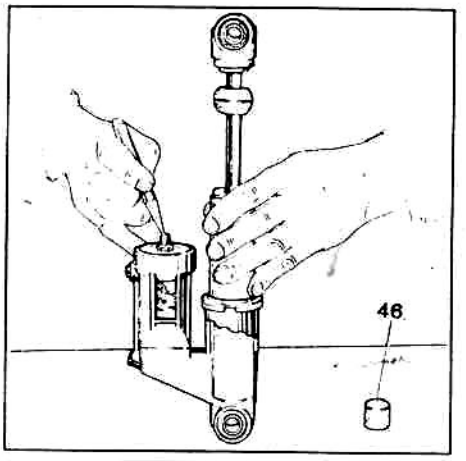


FIG. 2
Unscrew the valve cap (46). Release the air contained in the rubber bladder by pressing the valve with a point (ref. 3).

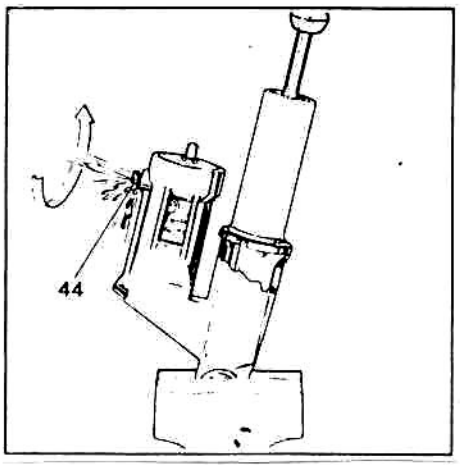


FIG. 3
During the operation in fig. 2 some oil may leak; this means that the rubber bladder is faulty.
Loosen slowly the screw and O-ring (44) until the oil stops leaking under pressure.

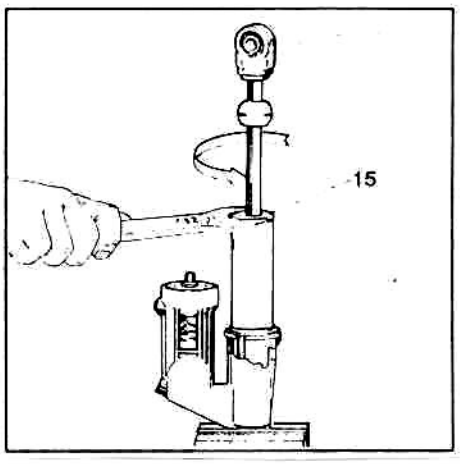


FIG. 4
For the following operation it is advisable to fix the bottom part of the shock absorber in a vice.
Unscrew completely the shock body plug (15) with a 32 mm. hexagon wrench or using the special tool (ref. 17) supplied by the manufacturer.
Slide the plug up towards the top of the rod.

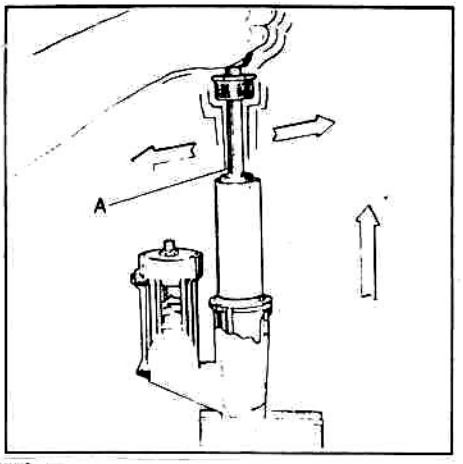


FIG. 5
Pull out the complete damper rod (A) by moving it backwards and forwards as shown in the figure.
If this should prove difficult tap lightly the top part of the shock body with a rubber hammer, then repeat the operation.

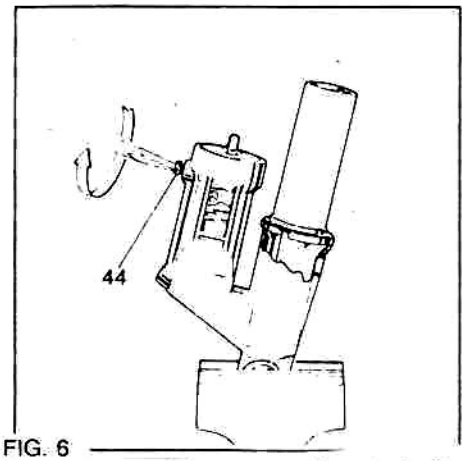


FIG. 6
Now release with a screwdriver (ref. 5) the screw and O-ring (44) paying careful attention to the O-ring.
Empty all the oil contained in the shock body and if necessary, clean it with very clean petroleum or methylated spirit.

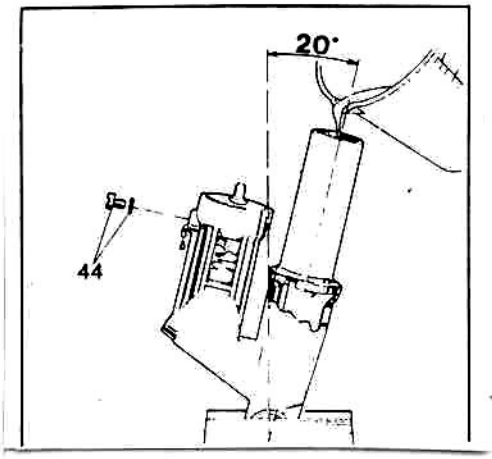


FIG. 7
In order to change the oil, incline the shock body by approximately 20° degrees.
Fill the body with oil until it leaks from the oil level hole.
Assemble the O-ring and then tighten the screw (44).
Make sure the oil reaches 2 - 2.5 cm. from the top of the body with the shock in a vertical position.

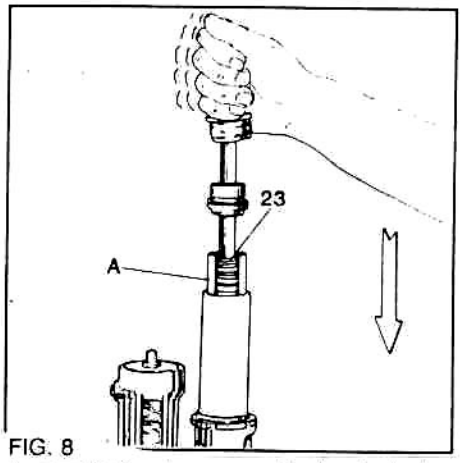


FIG. 8
Assemble the damper rod in the body (we suggest you use for this delicate operation a ring clamp (A) supplied by the manufacturer (ref. 27), push the damper rod into the body until the rebound spring (23) is completely covered with oil.
Remove the ring clamp leaving the damper rod in this position.

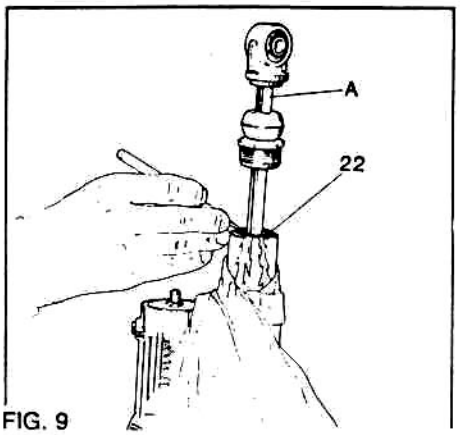


FIG. 9
Keeping the damper rod (A) still, bring the pilot boss up to the inner sleeve (we suggest you wind a cloth around the body to avoid overspill).
Assemble the O-ring (22) onto its seat with a point (ref. 3).
Make sure, using this point, that the O-ring is seated correctly.

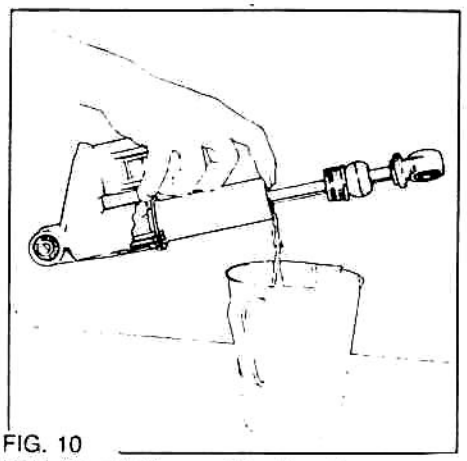


FIG. 10
Hold the pilot boss still with a finger, then empty the excess oil remaining on top.
Carefully clean the top of the pilot boss with a cloth.

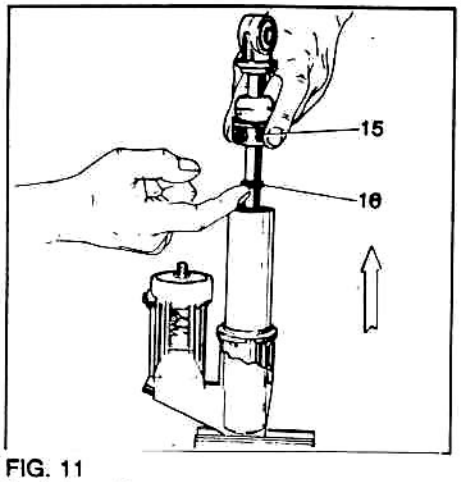


FIG. 11
If during disassembly the dust seal (16) has been replaced or cleaned it must be reassembled in the correct position.
This is a simple operation, just push the above seal on to its seat in the locking plug (15).
Tighten firmly the locking plug.

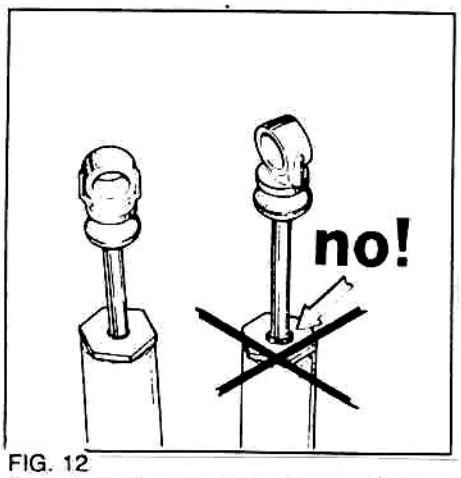


FIG. 12
If the dust seal (16) shows signs of swelling (see crossed figure), repeat the cleaning operation.
To check whether the assembly has been done correctly turn the damper rod (holding it by the top) without pushing it, and checking there are no points of friction.

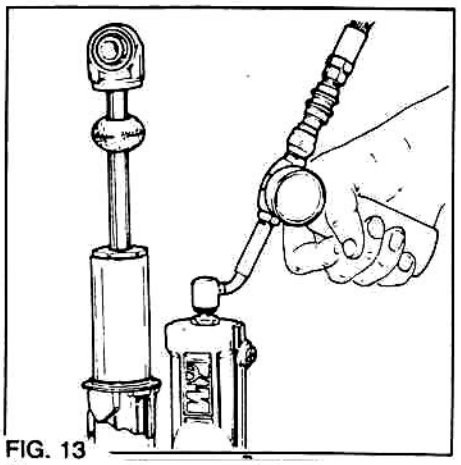


FIG. 13
The reason for pressurizing the bellows is to keep the oil under pressure which will minimize airation giving more consistant damping.
It should be remembered that the bellows contain a very small amount of air and therefore widely fluctuating pressure readings will be obtained if normal tyre pressure gauges are used. The best results are obtained by using an in-line pressure gauge which will exactly register the pressure of the contents in the bladder (ref. 93.58).
Bellows should be inflated to a pressure of 28 - 42 psi (2 - 3 Kg/cm2) and a pressure reading taken.
Recheck the reading and ascertain the amount which was lost when taking the first reading. Inflate the bladder again to a reading which allows for the amount of air which was lost in removing the inflation apparatus. Please note, eccessive pressure may damage the bladder and forse the damper oil past the seals.
Retighten the valve cap (46).

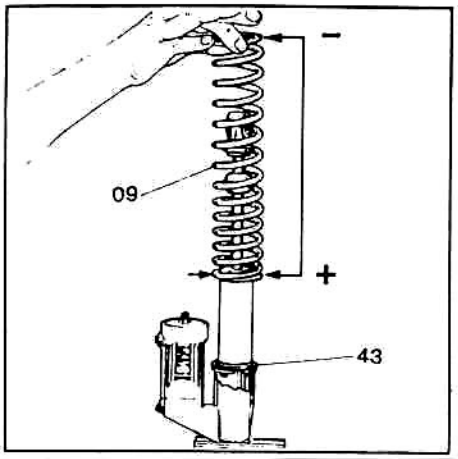
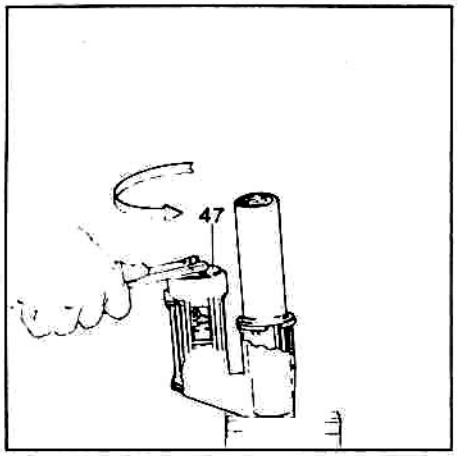


FIG. 14
Assemble spring (09) making sure that the wider part always touches the spring adjuster (43). This is not the case when biconical springs are mounted.
With a normal spring, first assemble the spring adjuster (43) and then the spring itself from the wider part.



OVERHAUL AND REPLACEMENT OF THE BLADDER

FIG. 15
Unscrew the cap with valve (47) using a forked spanner (ref. 1).

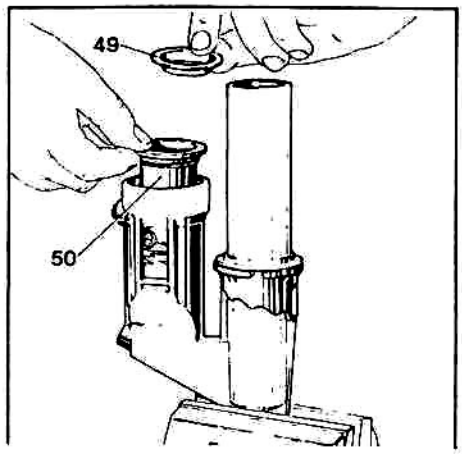
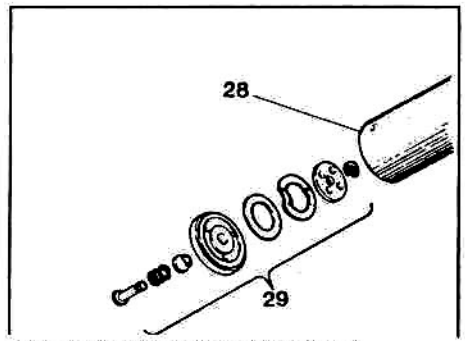
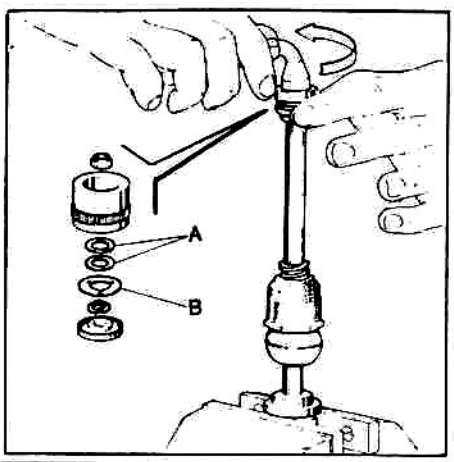


FIG. 16
Take out, by levering up with a point, firs the bladder cap (49) and then the bladde (50) itself.
Replace it.
Replacement is the reverse of th dismantling procedure.



FOOT VALVE UNIT OVERHAUL

FIG. 17
When compressing the shock absorber may be noticed that the resistance is ver low or insufficient.
In this case dismantle the parts of th foot valve (29) which is located at th base of the cylinder (28) inside the body
Remove the stop ring, take out th component parts and clean them wi very clean petroleum or methyladed spir
Assemble following the order illustrated the figure. It is advisable also to clean th inner part of the shock body.
When assembling the cylinder, locate th valve at the end where is a small hole.



SETTING THE SHOCK ABSORBER

FIG. 18
To modify the shock absorber setting it is necessary to work on the washers (A) assembled in the piston. Alter the external diameter of these washers according to the dampling required (see table).
To change the washers dismantle the piston in the same order as in the figure.
Having fixed the head of the damper rod in a vice, unscrew the nut with an 11mm. helbowed wrench (Ref.6 - 36), then release all the parts. When reassemblying be careful that the «star» washer (B) has the shaving on the opposite side to the other washers.
By modifying the washers in this way it is possible to obtain four different setting:

Damping	External diameter mm.	Nr. washers	Washer thickness mm.
Degree 1	14,6	2	0,2
Degree 2	14,8	2	0,2
Degree 3	15	2	0,2
Degree 4	15,2	2	0,2

CUT, PASTE & SCAN COURTESY OF:
PAUL M. LECLAIR, Calgary, Alberta, Canada
paul.leclair@home.com
FROM AN ORIGINAL MARZOCCHI STRADA MANUAL
NOVEMBER 22/2000

RECONDITIONNEMENT DES MARZOCCHI AG STRADA

Reprise intégrale (avec quelques corrections grammaticales) de la page web :
http://www.rrr.de/~franky/moppel/stossdaempfer_marzocchi_howto_f.html

INTRODUCTION

Les amortisseurs AG Strada de Marzocchi sont fournis avec un manuel d'entretien/réparation assez complet. Voir ci-après.

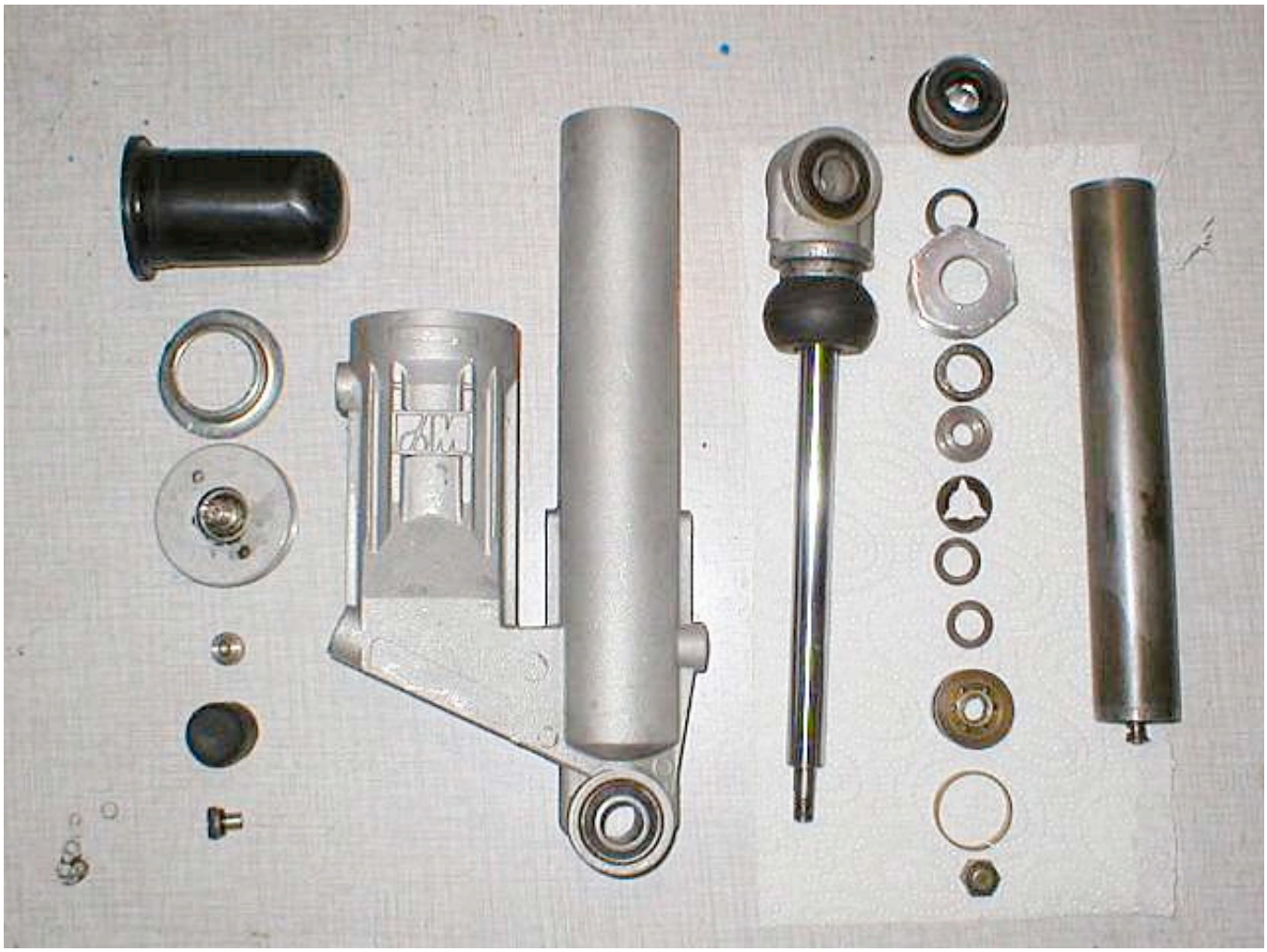
DÉMONTAGE

Préparez un crayon, du papier et un pied à coulisse pour noter chaque étape de démontage.

Pour démonter le ressort, voir Koni.

- Purger l'air comprimé
- Ouvrir le corps d'amortisseur avec une clé 32
- Pour ouvrir le réservoir d'expansion, appliquer du WD-40 ou/et chauffer avec un sèche-cheveux ou un pistolet thermique.

L'amortisseur complètement démonté :



Au milieu, le corps d'amortisseur.

À gauche du corps, du haut vers le bas :

- membrane d'expansion
- bague
- vis de fermeture du réservoir d'extension
- vis pour la valve
- bouchon caoutchouc
- vis de purge du réservoir d'expansion

À droite du corps, la barre d'amortisseur

Plus à droite,du haut vers le bas :
guide de la barre d'amortisseur avec joints spi
cache poussière pour la vis de fermeture
écrou de fermeture
ressort
rondelle supérieure de la valve
lame de la valve en forme d'étoile
1re lame de la valve
2e lame de la valve
support de la valve
joint d'étanchéité
écrou

À l'extrême droite, le tube intérieur d'amortisseur avec valve inférieure. Cette valve peut être démontée en enlevant le circlips.

Nettoyer parfaitement et à fond toutes les pièces notamment entre les lames des valves :

- Nettoyer les pièces avec de l'essence (*Kerdane, White Spirit — NDLR*), frotter les lames de la valve prudemment à l'aide d'un torchon
- Nettoyer soigneusement le joint spi (grains de sable, poussière, etc.)
- Nettoyer les filets des différentes vis et écrous
- Nettoyer le canal entre le corps d'amortisseur et le réservoir d'expansion

Vérifier l'état des pièces :

- La barre ne doit avoir ni des trous, ni des rayures
- Joint spi : doit être souple, sans défauts, sans rayures. Sinon le remplacer.
- Important : les filets de l'écrou de fermeture et de la vis du corps d'amortisseur/réservoir doivent être en parfait état. Si nécessaire, il faut les retarauder.

Sécher les pièces à l'air comprimé.

REMONTAGE

Le manuel Marzocchi indique de tenir l'amortisseur avec une inclinaison de 20 degrés pendant le remplissage d'huile, afin d'évacuer complètement l'air en dessous de la membrane. En fait ce n'est pas nécessaire de respecter exactement les 20 degrés, mais la vis de purge doit être l'endroit le plus haut du réservoir.

La procédure de remontage présenté ici diffère légèrement du manuel Marzocchi : l'amortisseur est tenu verticalement.

- Montage de la barre d'amortisseur suivant le manuel Marzocchi. Avant de poser la fermeture/joint spi, mettre de l'huile de fourche sur le joint et la barre !
- Poser la soupape inférieure sur la barre (coté petit trou), l'introduire dans le corps de l'amortisseur
- Remplir à 2/3 le réservoir avec de l'huile (enlever la vis de purge avant). Ensuite placer lentement la membrane sans enfermer de l'air.
- Poser la bague sur la membrane, ensuite la vis de fermeture du réservoir. La serrer à la main en tenant l'amortisseur toujours vertical.
- Ensuite remplir à fond le tube intérieur de l'amortisseur et le tube extérieur jusqu'à 2 centimètres en dessous de son bord supérieur.
- Introduire à fond la valve dans le tube intérieur de l'amortisseur.
- Pousser lentement le guide avec le joint spi dans le corps de l'amortisseur jusqu'à ce qu'il se trouve tout juste dans le corps. Lentement parce que l'huile doit avoir le temps de sortir sans comprimer la membrane. Attention, la barre doit rester dehors et ne doit pas entrer dans le corps avec le guide. Enlever l'huile qui se trouve au dessus du guide.
- Sans bouger la barre, poser l'écrou de fermeture au dessus du guide, le visser à la main et le serrer légèrement avec une clé de 32.
- Monter la vis de purge.
- Serrer les vis de fermeture du corps d'amortisseur et du réservoir.

TEST

Il faut absolument vérifier le fonctionnement des amortisseurs avant de remonter les ressorts.

- Tirer/pousser sur la barre avec une force constante. Le mouvement de la barre doit être absolument homogène dans les deux sens, accompagné d'un léger sifflement. Si on entend un bruit de bulles, il n'y a pas asses d'huile.
- En changeant la direction du mouvement, l'effet de l'amortissement doit être présent immédiatement sans délai. Si la barre glisse quelques millimètres sans ou avec une résistance réduite, il n'y a pas assez d'huile ou les lames des valves ne ferment pas correctement (saletés entre les lames, lame pliée, etc.).

TYPES DE L'HUILE À UTILISER

Malheureusement on conseille encore parfois d'utiliser l'huile de transmission (ATF) pour remplir les fourches ou amortisseurs, comme s'il y n'avait eu aucun progrès ces derniers 30 ans. Oublions l'huile ATF dans les étagères des magasins : il y a tant d'huiles spéciales pour les fourches modernes et adaptées à cette utilisation.

Par contre, donner un conseil pour la viscosité de l'huile est assez difficile : la viscosité des huiles de fourche n'est pas normée ni contrôlée et ne peut pas différer seulement d'un fabricant à l'autre, mais aussi d'un produit à l'autre du même fabricant ! L'huile synthétique Castrol Racing Fork Oil de la viscosité 10 par exemple est sensiblement plus liquide que l'huile de fourche Castrol de base de la même viscosité. (*Franky veut certainement parler de l'onctuosité de l'huile, qui n'a rien à voir avec sa viscosité. A viscosités égales, une huile peut sembler plus "fluide" qu'une autre — NDLR*)

On peut quand même donner quelques indications pour les Marzocchi:

- viscosité API 5 : recommandé dans le manuel Marzocchi.
- viscosité API 10 : je n'en ai pas encore utilisé.
- viscosité API 15 : fort amortissement, convient parfaitement pour des routes en bon état.